Deutscher Bundestag **Drucksache 18/13341**

18. Wahlperiode 11.08.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Renate Künast, Oliver Krischer, Cem Özdemir, Stephan Kühn (Dresden), Nicole Maisch, Peter Meiwald, Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Kerstin Andreae, Katharina Dröge, Harald Ebner, Dieter Janecek, Katja Keul, Sven-Christian Kindler, Monika Lazar, Steffi Lemke, Irene Mihalic, Dr. Konstantin von Notz, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Verbraucherrelevante Ergebnisse des „Nationalen Forums Diesel“

Am 2. August 2017 fand das „Nationale Forum Diesel“ (Dieselgipfel) im Bundesverkehrsministerium statt.

Dort sollten die Konsequenzen aus dem Skandal, dass die meisten Dieselfahrzeuge ein Vielfaches der EU-Grenzwerte für gesundheitsschädliches Stickoxid ausstoßen, mit den zuständigen Bundesministerinnen und Bundesministern, Ministerpräsidentinnen und Ministerpräsidenten und den Vorstandsvorsitzenden der Autokonzerne VW, Daimler, BMW, Opel und Ford besprochen werden.

Eingeladen waren u. a. Verbände wie der Verband der Automobilindustrie, der Verband der Internationalen Kraftfahrzeugherstellers sowie die IG Metall und der Deutsche Städtetag. Nicht eingeladen waren Umweltverbände, obwohl sie im Vorfeld durch Untersuchungen und Klagen zur Aufdeckung des Abgasskandals beigetragen haben.

Ebenfalls nicht eingeladen waren die Verbraucherverbände, obwohl Millionen Autofahrerinnen und Autofahrer von den Manipulationen, daraus resultierenden Fahrverboten und möglichen Kartellabsprachen betroffen sind.

Ein zentrales Ergebnis des „Dieselgipfels“ ist die Zusage der Autohersteller, 5,3 Millionen Fahrzeuge mit Software-Updates so einzustellen, dass diese laut Angaben der Hersteller danach zwischen 25 bis 30 Prozent weniger giftige Stickoxide ausstoßen sollen. Des Weiteren wurden einige weitere Maßnahmen beschlossen, deren nähere Ausgestaltung insbesondere in Bezug auf die Nachrüstung und die Auswirkungen auf Verbraucherinnen und Verbraucher noch unklar ist (www.welt.de/wirtschaft/article167314482/Was-Autohersteller-nach-dem-Diesel-Gipfel-den-Kunden-anbieten.html).

Ob die Software-Updates tatsächlich zu den von den Herstellern angekündigten Reduzierungen führen, wird sich erst noch zeigen müssen. Die wirkungsvolleren Umrüstungen der Hardware der Fahrzeuge wurden beim Dieselgipfel nicht beschlossen. Für saubere Luft in den Städten reicht das Ergebnis nach Auffassung der Fragesteller keinesfalls aus. Zumal es für den freiwilligen Rückruf zur Nachrüstung keinerlei Verbindlichkeit gibt (www.welt.de/wirtschaft/article167314482/Was-Autohersteller-nach-dem-Diesel-Gipfel-den-Kunden-anbieten.html).

Das verloren gegangene Vertrauen der Verbraucherinnen und Verbraucher lässt sich nach Auffassung der Fragesteller mit den beschlossenen Minimalvereinbarungen nicht zurückgewinnen, zumal insbesondere die verbraucherrelevanten Fragen, die sich aus dem Abgasskandal ergeben aus Sicht der Fragesteller (Verjährung, Gewährleistung, Garantien im Zusammenhang mit den Software-Updates) aus Sicht der Fragesteller beim Dieselgipfel gar nicht oder nur unzureichend geklärt wurden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Legt die Bundesregierung die Aussage der Bund-Länder-Erklärung anlässlich des Gesprächs im Rahmen des „Nationalen Forum Diesel“, dass die Hersteller „gegenüber dem Kunden die Gewährleistung auf die Bauteile übernehmen müssen, die durch die Maßnahme [Nachrüstung] beansprucht werden“ dahingehend aus, dass die Hersteller den Verbraucherinnen und Verbrauchern eine dahingehende Garantie vor Umrüstungsbeginn zu geben haben?

   a) Gibt es verbindliche Vereinbarungen mit den Herstellern, wie diese „Gewährleistungsübernahme“ für etwaige Mängel nach der Nachrüstung ausgestaltet wird, und wird der Text dieser Übernahme gemeinsam mit der Bundesregierung entworfen oder allein durch die Hersteller?

   b) Wie lange soll diese „Gewährleistungsübernahme“ gelten, und umfasst sie auch eine Beweislastumkehr?

   c) Welche Wirkung hat diese „Gewährleistungsübernahme“ für Kfz, die bereits umgerüstet wurden und Mängel an den durch die Nachrüstung beanspruchten Bauteilen aufweisen?

2. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass die zu den Software-Updates gegebenen Garantien der Hersteller im Hinblick auf Verbrauch, Fahreigenschaften etc. auch von den Verbraucherinnen und Verbrauchern eingefordert und eingeklagt werden können?

3. Wurden Vereinbarungen darüber getroffen, wie ab 2018 mit betroffenen Kfz umgegangen wird, bei denen die Gewährleistungsfrist abgelaufen ist?

   a) Wurde im Rahmen des „Nationalen Forum Diesel“ darauf gedrungen, dass die Hersteller auf die Erhebung der Einrede der Verjährung verzichten?

      Wenn ja, wie lange soll es einen solchen Verzicht geben, und wenn nein, warum nicht?

   b) Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, damit Verbraucherinnen und Verbraucher nach Ablauf der Verjährungsfrist nicht allein auf die Kulanz der Hersteller bezüglich der Kostenübernahme der Nachrüstung angewiesen sind?

4. Welche Ziele, Funktionen und Kompetenzen soll der in der Bund-Länder-Erklärung erwähnte Verbraucherbeirat beim Kraftfahrtbundesamt haben?

   a) Wann wird der Verbraucherbeirat beim Kraftfahrt-Bundesamt eingerichtet?

   b) Wie viele und welche Teilnehmerinnen und Teilnehmer wird er umfassen?

   c) Auf welche Weise werden die Verbraucherinnen und Verbraucher ausgewählt, die Teil des Verbraucherbeirats sein sollen?

   d) Wie wird die Neutralität des Beirats gewährleistet werden?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

e) Warum werden die Verbraucherschutzinstitutionen und das für den Verbraucherschutz zuständige Bundesministerium wie schon beim Diesel-Gipfel erneut ausgeklammert?

f) Wie wird der Verbraucherbeirat finanziell ausgestattet, und wer trägt die Kosten?

5. In welchem Verhältnis stehen die vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit am 2. August 2017 veröffentliche Bund-Länder-Erklärung und die gleichentags schon vorab vom Verband der Automobilindustrie unter dem Titel „Nationales Forum Diesel“ veröffentliche Pressemeldung zueinander, und womit belegt die Bundesregierung die Verbindlichkeit von Zusagen der Automobilindustrie zu den in der Bund-Länder-Erklärung enthaltenen Gegenständen?

6. Hält die Bundesregierung (wie die Urteile des VG Düsseldorf (3 K 7695/15 v. 13. September 2016) und VG Stuttgart (13 K 5412/15)) Verkehrsverbote mit einem anderen (strengeren) Ausnahmeregime, als es das in der StVO genannte Zusatzzeichen für Umweltzonen vorsieht, für möglich, um damit in bestimmten Konstellationen dem Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit und den Vorgaben des Unionsrecht Rechnung zu tragen?

a) Falls ja, wird sie den Vertreter des Bundesinteresses beim Bundesverwaltungsgericht (VBI) veranlassen in etwaigen Revisionsverfahren entsprechend Stellung zu nehmen?

b) Falls nein, wird sie umgehend eine Änderung der StVO auf den Weg bringen, die die europarechtlich und in Hinblick auf das Grundrecht aus Artikel 2 Absatz 2 Satz 1 GG notwendigen Maßnahmen ermöglicht?

7. Inwieweit geht die Bundesregierung davon aus, dass die Verbraucherinnen und Verbraucher an den freiwilligen Umrüstungen teilnehmen?

a) Von welcher Teilnahmequote an den Umrüstungen geht die Bundesregierung bis Ende 2018 aus?

b) Welche Anreize erhalten die Verbraucherinnen und Verbraucher, an der Umrüstaktion tatsächlich teilzunehmen, und welche weiteren Anreize werden die Bundesregierung und die Automobilindustrie unterbreiten?

8. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass bei der Ermittlung der Adressdaten der betroffenen Verbraucherinnen und Verbraucher, deren Dieselfahrzeuge ein Software-Update erhalten sollen, und der damit u. U. notwendigen Adressdatenweitergabe durch das Kraftfahrt-Bundesamt der Datenschutz eingehalten wird (www.abendblatt.de/politik/article211467511/Scheitern-Verbesserungen-am-Datenschutz.html)?

9. Auf welchem Wege plant die Bundesregierung, zukünftig den Verbraucherinnen und Verbrauchern in Deutschland die Ergebnisse unabhängiger Abgastests der typzugelassenen Kraftfahrzeuge allgemein zugänglich zu machen?

10. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um weitere Autohersteller, die nicht am Gipfel direkt beteiligt waren, stärker in die Pflicht zu nehmen, und warum wurden diese bisher weitgehend ausgeklammert?

Berlin, den 11. August 2017

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333